



Mejoramientos de la Carretera 101 Calle Milpas a Hot Springs/Cabrillo Folleto de Información

Más Congestión en la Carretera

El volúmen de tráfico en la carretera 101 ha aumentado drásticamente en los últimos 10 años. El número de vehículos usando la carretera 101 cada día de Milpas a Hot Springs/Cabrillo ha crecido a partir de 79,000 vehículos en 1990 a 95,000 en el año 2000, un crecimiento más de 20 por ciento. En el 2025 se espera que el número de vehículos que usan la carretera 101 cada día subira a 107,000. Mientras que crece la congestión en la carretera, el tráfico usa las calles circundantes como alternativa.

Resumen del Proyecto

Desde 1994 Caltrans ha estado trabajando con la ciudad de Santa Barbara, la asociación de gobiernos del condado de Santa Barbara (SBCAG), y el condado de Santa Barbara para mejorar seguridad, relevar la congestión, y proporcionar el acceso adicional para bicicletas y los peatones a lo largo de la carretera 101 entre Milpas y los intercambios de Hot Springs/Cabrillo.

Deficiencias Identificadas

Varias necesidades se han identificado de Milpas a Hot Springs/Cabrillo:

101 Sur

- Congestión del tráfico durante la hora máxima de la tarde

101 Norte

- Congestión del tráfico durante la hora máxima de la mañana

Intercambio de Milpas

- El enangostar de la carretera 101 al sur de tres carriles a dos carriles en Milpas.
- La congestión de tráfico en la salida la sur.
- Vehículos que entran el tráfico en la carretera 101 al sur.
- Falta de acceso de la comunidad del Eastside a las área costal

Intercambio de Hot Springs/Cabrillo

- Vehículos que entran al tráfico de la carretera 101 al norte.
- Distancia de combinación corta en la entrada al sur.
- Rampas izquierdas.
- Congestión en intersección de Cabrillo y rampas de la carretera.
- Acceso limitado del peatón y de la bicicleta.
- Separación vertical baja y curva angosta en la salida Los Patos.
- Congestión en la intersección de Coast Village Road/Hot Springs/Cabrillo



Que mejoramientos se están considerando?

Cuatro alternativas se han desarrollado para mejorar la carretera 101 y las calles locales de Milpas a Hot Springs/Cabrillo (A, B, C, y D). Alternativa A es “no-construir” o “no-proyecto”

Las alternativas B, C y D comparten las características siguientes:

- Agregar tercer carril al sur de Milpas a Hot Springs/Cabrillo. Esto requeriría substituir el puente en la carretera en la calle Milpas al sur, y substituir el puente de Sycamore Creek. Agregar un lazo en la salida de la calle Milpas al sur. La salida que existe sería modificada para solamente permitir vuelta a la derecha, y la señal quitada para mejorar la circulación del tráfico. Agregar paso inferior en la calle Cacique para proporcionar nuevo acceso del peatón, de la bicicleta y del vehículo entre Milpas y Alisos.
- Agregar el túnel peatonal debajo del ferrocarril y de los carriles de bicicleta en el intercambio de Cabrillo. El túnel permitiría la continuación de la calzada separada y del camino de bicicleta además de carriles rayados de bicicleta adjuntos al tráfico en Cabrillo.
- Mejorar la intersección de Cabrillo y Hot Springs/Coast Village/Old Coast Highway con una señal o glorieta.

Alternativo B

Los siguientes son exclusivos de la alternativa B:

- Agregar un carril de aceleración al norte en la entrada de Cabrillo para proporcionar carretera adicional para entrar al tráfico.
- Cerrar la entrada a la carretera al sur en Cabrillo. Esto mejoraría la circulación en la carretera 101 y en la intersección de la rampa Cabrillo/101 con un movimiento menos que da vuelta.

Alternativo C

Los siguientes se incluyen en la alternativa C:

- Agregar un carril auxiliar al norte entre la entrada de Cabrillo hasta la salida en Salinas. Esto mejoraría la circulación y la seguridad en la carretera 101.
- Cerrar la salida de Los Patos. Hacer más ancha la salida de Cabrillo para al sur. Una señal sería necesaria en la intersección de la Cabrillo/101 para mantener la circulación.
- Agregar un carril de la aceleración al lado sur en la entrada de Cabrillo para darle más campo a los coches.

Alternativo D

- Agregar un carril auxiliar al norte entre la entrada de Salinas hasta la salida en Milpas, en adición del carril auxiliar de Cabrillo a Salinas (también incluidas en alternativa C).
- Cambiar las salidas y entradas a la carretera al sur de Cabrillo a la izquierda para proporcionar las rampas por intervalos de la mano derecha típica. Cerrar la salida de Los Patos. La nueva configuración de las entradas y salidas permitiría el tráfico divertido de Los Patos.
- Cerrar la salida de Cabrillo al norte a mano izquierda y extender la salida de Hermosillo al norte para tener en cuenta el tráfico divertido. Una señal sería necesaria en la intersección de la salida Coast Village Road/101.



Resumen de Alternativas

La tabla que sigue indica la característica del proyecto asociada a cada alternativa. Aunque los mejoramientos del proyecto se agrupan como alternativas, muchos de los componentes se podrían combinar de una diversa manera para crear un alternativo nuevo. La Construcción Temprana en la tabla indica qué componentes del proyecto se podrían construir antes del año 2005.

ALTERNATIVE DESCRIPTION

Project Feature	Alternatives			Early Const
	B	C	D	
Agregar tercer carril al sur de Milpas a Hot Springs/Cabrillo. Esto requeriría substituir el puente en la carretera en la calle Milpas al sur, y substituir el puente de Sycamore Creek.	X	X	X	
Agregar un lazo en la salida de la calle Milpas al sur.	X	X	X	
Agregara paso inferior en la calle Cacique	X	X	X	
Agregar el túnel peatonal debajo del ferrocarril y de los carriles de bicicleta en el intercambio de Cabrillo.	X	X	X	
Mejorar la intersección de Cabrillo y Hot Springs/Coast Village/Old Coast Highway con una señal o glorieta.	X	X	X	X
Agregar un carril de aceleración al norte en la entrada de Cabrillo para proporcionar carretera adicional para entrar al tráfico.	X			
Cerrar la entrada a la carretera al sur en Cabrillo	X			X
Agregar un carril auxiliar al norte entre la entrada de Cabrillo hasta la salida en Salinas		X	X	
Cerrar la salida de Los Patos y hacer más ancha la salida de Cabrillo al sur		X		X
Carril de la aceleración al lado sur en la entrada de Cabrillo		X		X
carril auxiliar al norte entre la entrada de Salinas hasta la salida en Milpas			X	
Cambiar las salidas y entradas a la carretera al sur de Cabrillo. Cerrar salida de Los Patos.		X	X	
Cerrar la salida de Cabrillo al norte a mano izquierda y extiender la salida de Hermosillo al norte. Señal en la intersección de la salida Coast Village Road/101			X	
Barreras de Sonido Recomendadas				
Substituir la barrera existente en la carretera 101 al norte de calle Salinas a la calle Punta Gorda	X	X	X	
Barrera nueva carretera 101 norte de calle Punta Gorda Street a la calle Milpas	X	X	X	
Barrera nueva carretera 101 norte cerca de las canchas de tenis municipales	X	X	X	
Barrera nueva carretera 101 sur cerca del zoológico	X	X	X	



Cuál es el costo del preyecto?

Las estimaciones para la construcción se extienden a partir de \$33 millones para alternativas B y C y casi \$40 millones para alternativa D. Solamente \$26.3 millones del proyecto total esta fondado. Los fondos se asignan del programa de mejoramiento regional de transporte local, y no hay financiamiento de la Medida D.

Cuántos negocios y residentes afectará este proyecto?

Un total de siete propiedades seran afectadas por este proyecto. Incluye dos apartamentos que son parte del paseo inferior de la call Cacique, un "mobilehome" del reemplazo del puente de Sycamore Creek, una casa, una casa/negocio, y dos negocios adicionales con la salida neuva de la calle Milpas.

Cuántos árboles anticipan quitar?

Alternativas B y C proponen sacar 33 árboles. Alternativa D tiene el potencial para el retiro más grande de árboles en 64, porque incluye substituir el intercambio de Cabrillo al sur.

Qué sucedió con el plan original de seis carriles?

En 1987 Caltrans la Asociación de Gobiernos del Condado de Santa Barbara (SBCAG) recibieron casi \$75 millones para el proyecto de convertir la Carretera 101 a seis carriles de la calle Milpas a la linea del condado de Ventura. Con bastante oposición pública el proyecto fu parado y el dinero fue dedicado para otros usos. En 1996 \$50 millones fueron dedicados para varios mejoramientos de Carpinteria to Santa Barbara.

Cómo es diferente a la propuesta original de seis carriles?

El proyecto original fue enfocado solamente en la Carretera 101 sin comentario público. Este proyecto ha solicitado comentario público y se dedica a various mejoramientos de la carretera y circulación local.

Cómo trabajaron con agencias locales y el público? En 1994 SBCAG uso un asesro que para investigar las alternativas para evitar cambiar la carretera a seis carriles antes del año 2015 (Parsons Brinckerhoff Alternatives Analysis of Highway 101 Corridor, May 1995). Salio un grupo de representatnes del estudio para desarrollar y dar prioridad a una lista de mejoramientos.

Cómo fueron seleccionadas las cuatro alternativas para este proyecto?

Un grupo de representantes de varias agencias se formo en 1997 para evaluar las varias propuestas. Entre junio de 1997 a junio del 2000 el grupo identificó las necesidades del proyecto y desarrolló las cuatro alternativas para este borrador EIR.

Comó será seleccionada la preferida alternativa?

Después del tiempo de comentario público la ciudad de Santa Barbara, SBCAG, y Caltrans, con comentario del condado de Santa Barbara, seleccionarán la alternativa preferida.

Se permitirá comentario público después del EIR final?